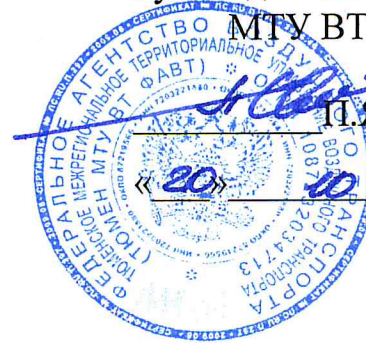


Утверждаю  
Руководитель Тюменского  
МТУ ВТ ФАВТ



П. Я. Медведев

2014г.

### Методические рекомендации

по ведению радиообмена экипажами, выполняющими полёты по правилам  
визуальных полётов в воздушном пространстве класса G

## **Общие положения.**

Настоящие методические рекомендации разработаны лётно - методическим советом Тюменского МТУ ВТ ФАВТ, утверждены протоколом №3 от 22.10.2010 года и с учетом корректирующих предложений расширенного заседания ЛМС от 17.10.2014 года внесены изменения, утверждены Тюменским МТУ ВТ ФАВТ 20.10.2014 года и рекомендованы к применению при выполнении визуальных полётов в воздушном пространстве класса G до выхода регламентирующих документов уполномоченного органа. Методические рекомендации разработаны в соответствии с требованиями воздушного законодательства Российской Федерации, с учетом сведений о применении Стандартов и Рекомендуемой практики, содержащихся в Приложении 10 «Авиационная электросвязь» к Конвенции о международной гражданской авиации, рекомендуют порядок ведения и типовую фразеологию радиообмена экипажей, выполняющих полёты по правилам визуальных полётов в воздушном пространстве Российской Федерации класса G на воздушных судах, оборудованных средствами радиосвязи. Типовые примеры фразеологии разработаны с учётом основных возможных ситуаций и многолетнего опыта полётов в районах с неустойчивой радиосвязью в Тюменском регионе.

## **Общие рекомендации.**

При выполнении полётов в воздушном пространстве класса G экипажам воздушных судов, оборудованных средствами радиосвязи, рекомендуется передавать другим участникам воздушного движения информацию, не требующую её подтверждения, связанную с выполнением полёта и необходимую для обеспечения безопасности полетов.

Радиообмен рекомендуется осуществлять командиру воздушного судна или, по его поручению, одному из членов экипажа воздушного судна.

Ведение радиообмена или обмен информацией не имеющей отношения к выполнению полетов не рекомендуется.

Рекомендуется, чтобы радиообмен был кратким и велся с соблюдением правил произношения отдельных слов, четкой дикцией.

В целях повышения качества приема и предупреждения искажений или ошибочного восприятия принимаемой информации рекомендуется:

- перед началом передачи прослушать наличие радиообмена на используемой частоте, убедиться в отсутствии сигнала занятости наземного канала связи, чтобы исключить возможность возникновения помех уже ведущейся передаче;
- говорить ясно и отчетливо, скорость речи не должна превышать 100 слов в минуту;
- сохранять громкость передачи информации на постоянном уровне;
- до начала передачи нажать и не отпускать до конца сообщения переключатель (тангенту) передачи, своевременно предупреждать возможность его (ее) "залипания";
- радиообмен рекомендуется начинать фразой «Всем бортам».

## Типовые примеры фразеологии радиообмена

1. Перед запуском и выполнением взлета с неконтролируемого аэродрома (посадочной площадки) экипажу рекомендуется информировать о своих действиях экипажи, находящиеся в воздухе (на земле), в формате:

- Позывной воздушного судна.....
- Информация о выполняемом действии.....
- Наименования пункта вылета.....
- Информация о времени и намерениях после выполненного действия.....

**Пример:** 22260, запускаюсь на посадочной площадке Угут, расчётное время взлёта 10.25 (UTS) на Тюмень.

**Пример:** 22260, взлетаю с посадочной площадки Угут с курсом 220°, выход правым на Тюмень.

Экипажам находящимся в секторе предполагаемого взлёта и (или) в направлении выхода воздушного судна, рекомендуется информировать взлетающий экипаж о своём местоположении.

2. При выполнении полётов в условиях неконтролируемого воздушного пространства класса G после входа в смежный район полётной информации экипажу воздушного судна рекомендуется информировать других участников воздушного движения в формате:

- Позывной воздушного судна.....
- Направление полёта (откуда и куда следует).....
- Высота полёта и установленное на высотомере давление.....

**Пример:** 22260, вошёл в зону, следую Лабытнанги – Бованенково, на высоте 500 метров по давлению 755.

3. При выполнении полетов в условиях неконтролируемого воздушного пространства класса G экипажу воздушного судна рекомендуется не реже чем каждые 30 минут, а в условиях ограниченной видимости каждые 10-15 минут, информировать других участников воздушного движения о своём местоположении в формате:

- Позывной воздушного судна.....
- Направление полета (откуда и куда следует).....
- Местоположение воздушного судна относительно характерного, общеизвестного ориентира.....
- Высота полета и установленное на высотомере давление.....
- Расчетное время прибытия (при необходимости).....

**Пример:** 22260, следуя с Р-260 на подбазу Русскинские с курсом 130°, высота полета 500 метров по давлению 755, расчетное время прибытия 12.00 (UTS).

4. При смене высоты полёта рекомендуется информировать других участников воздушного движения в форме:

- позывной ВС;
- место нахождения ВС;
- занимаемая высота и по какому давлению

**Пример:** 22260 в районе Югана снижаюсь до высоты 150 по давлению 753.

5. При встрече погоды ограничивающей видимость, понижение облачности или наблюдение опасного метеоявления, информировать других участников воздушного движения в форме:

- позывной ВС;
- место нахождения ВС;
- информация о метеоявлении

**Пример:** 22260 следуя из Угута в Сургут в районе Югана снежные заряды с видимостью 1000 – 1500 метров.

6. При подходе к неконтролируемому аэродрому (посадочной площадке) экипажу рекомендуется проинформировать других участников воздушного движения в формате:

- Позывной воздушного судна.....
- Название пункта посадки (при необходимости с привязкой к характерному общеизвестному ориентиру).....
- Курс подхода к аэродрому (посадочной площадке).....
- Высота полета и установленное на высотомере давление.....

**Пример:** 22260, подхожу к посадочной площадке Р-300 северо-восточнее Угута 20км, с курсом 045°, на высоте 150 метров по давлению 755.

7. При выполнении захода на неконтролируемый аэродром (посадочную площадку) экипажу рекомендуется проинформировать других участников движения в формате:

- Позывной воздушного судна .....
- Название аэродрома (посадочной площадки).....
- Информация о выполняемом действии.....
- Сторона разворота при маневрировании.....

Передача информации начинается перед началом выполнения предпосадочного манёвра.

**Пример:** 22260, выполняю заход на посадку на Р-821 с курсом 220°, правым.

8. Перед выключением двигателей на неконтролируемом аэродроме (посадочной площадке) выдавать информацию в эфир об этом на рабочей частоте:

- позывной ВС;
- пункт нахождения ВС

**Пример:** 22260 выключение на посадочной площадке Угут.

9. Если полёт воздушного судна будет выполняться в воздушном пространстве разных классов, то экипаж воздушного судна не менее чем за 30 минут до входа в воздушное пространство класса С получает диспетчерское разрешение соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полётами).

10. При выполнении полётов в ограниченном районе (переброска буровой, работа на переправе, полёты с внешней подвеской и т.п.) воздушного пространства класса G рекомендуется каждые 30 минут, а в условиях ограниченной видимости каждые 10-15 минут информировать других участников воздушного движения о своем местоположении в формате:

- Позывной воздушного судна.....
- С максимальной точностью зону выполнения авиаработ (номера буровых, район переправы, характерный ориентир, азимут и удаление от него).....
- Предполагаемая высота выполнения авиаработ и установленное на высотомере давление.....
- Предполагаемое время работы в данной зоне.....

**Пример:** 22260, работаю в районе подбазы «5Г» северо-западнее Сургута 30 км по буровым Р-1, Р-2, Р-3... на высоте от 0 до 200 метров по давлению 755 (с внешней подвеской) Ориентировочное время окончания работы 12.30 (UTS).

### **Внимание!**

**На всех этапах выполнения полёта экипаж обязан вести повышенную визуальную и радиоосмотрительность.**

**При выполнении полётов в воздушном пространстве класса G ответственность за предотвращение столкновений с воздушными судами и другими материальными объектами в воздухе, столкновений с препятствиями возлагается на командира воздушного судна!**

Председатель ЛМС  
Тюменского МТУ ВТ ФАВТ



А.П. Яковлев